RAPPORT
sur la tarification en assurance automobile

2001

Québec

Ce rapport a été produit par la Direction des assurances IARD
et il est disponible dans le site Internet de l'IGIF
à l'adresse suivante : http://www.igif.gouv.qc.ca.

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 2002

ISBN 2-550-39011-3
ISSN 0837-7006
© Gouvernement du Québec

Québec

102-05269/

**La vice-première ministre et
ministre d'État à l'Économie
et aux Finances**

Québec, avril 2002

Madame Louise Harel
Présidente de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Madame la Présidente,

J'ai l'honneur de vous soumettre le *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec pour l'année 2001. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui sont remis à l'Inspecteur général des institutions financières par les assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

PAULINE MAROIS

12, rue Saint-Louis, 1er étage
Québec (Québec) G1R 5L3
Téléphone : (418) 643-5270
Télécopieur : (418) 643-6626
ministre@finances.gouv.qc.ca

380, rue Saint-Antoine Ouest, 5e étage
Montréal (Québec) H2Y 3X7
Téléphone : (514) 873-5363
Télécopieur : (514) 873-4728

Québec

L'Inspecteur général
des institutions financières

Bureau de
l'inspecteur général

Québec, mars 2002

Madame Pauline Marois
Vice-première ministre et ministre d'État
à l'Économie et aux Finances
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Madame la Vice-Première Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le vingt-quatrième *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec, produit conformément aux dispositions de l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25).

On y retrouve les résultats de l'analyse effectuée à partir des renseignements fournis par les assureurs privés qui pratiquent l'assurance automobile au Québec et qui porte sur leur expérience de sinistres, leurs pratiques et leurs tarifs en vigueur en 2001.

Ce rapport trace d'abord le profil du marché dans lequel ont oeuvré les assureurs en 2001. Ensuite, il fait état de l'évolution des pratiques de tarification et des modifications que les assureurs ont apportées à leur manuel de tarifs. Enfin, le rapport présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec au cours de l'année 2001.

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2001 montre qu'ils ont globalement réalisé des profits d'exploitation. L'amélioration de la rentabilité provient principalement d'une réduction de la proportion du montant des sinistres par rapport aux primes acquises. Cette diminution résulte surtout des conditions météorologiques favorables de l'automne conjuguées à la hausse des tarifs qui se poursuit depuis quelques années.

800, place D'Youville, 9e étage
Québec (Québec)
G1R 4Y5
Téléphone : (418) 528-9010
Télécopieur : (418) 528-2791
bureau.inspecteur@igif.gouv.qc.ca

En outre, l'analyse de l'ampleur des variations annuelles des résultats, au cours des dix dernières années, indique que la tarification automobile au Québec peut être qualifiée d'adéquate.

Enfin, le rapport souligne que les assureurs établis au Québec dominent le marché de l'assurance automobile québécois et qu'il est possible pour les assurés de faire jouer pleinement la concurrence dans ce marché, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs.

Veuillez agréer, Madame la Vice-Première Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'inspecteur général,

Jean-Guy Turcotte

TABLE DES MATIÈRES

Page

INTRODUCTION 1

CHAPITRE 1 ..... *3*

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2001 3
1. Les assureurs automobiles et l'offre d'assurance 3
2. La demande d'assurance automobile 9

CHAPITRE II *13*

LES PRATIQUES DE TARIFICATION 13
1. Les manuels de tarifs 13
2. L'évolution des pratiques de tarification 15

CHAPITRE III *17*

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2001 17
1. Le contexte de l'analyse 18
2. L'évolution globale des résultats 19
3. L'évolution des sinistres pour les garanties principales 23
4. Le caractère adéquat de la tarification de 2001 25

CONCLUSION 27

ANNEXE A *31*

GLOSSAIRE 31

ANNEXE B *35*

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2001 35

LISTE DES TABLEAUX *39*

INTRODUCTION

L'Inspecteur général des institutions financières (IGIF) doit, conformément à l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), analyser les manuels de tarifs et les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui pratiquent l'assurance automobile au Québec et produire chaque année un rapport à la ministre des Finances sur la tarification en assurance automobile.

En premier lieu, le rapport[1] trace le profil du marché dans lequel ont œuvré les assureurs privés au Québec en 2001, en décrivant l'offre et la demande d'assurance automobile.

Ensuite, il fait état des consultations des manuels de tarifs, des modifications que les assureurs leur ont apportées au cours de 2001 de même que de l'évolution des pratiques en matière de tarification.

Enfin, le rapport présente une analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2001. Cette analyse traite des résultats d'exploitation des assureurs ainsi que du caractère adéquat de la tarification.

[1] Le présent rapport ainsi que d'autres renseignements concernant l'assurance automobile au Québec sont disponibles dans le site Internet de l'IGIF à l'adresse suivante : www.igif.gouv.qc.ca. Le rapport lui-même se retrouve à la rubrique : « Publications ».

CHAPITRE 1

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2001

Le présent chapitre expose une analyse de l'offre et de la demande dans l'industrie de l'assurance automobile au Québec en 2001 de façon à bien faire ressortir les principaux enjeux dans ce marché[1].

1. Les assureurs automobiles et l'offre d'assurance

En 2001, 134 assureurs étaient autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec; la liste de ces assureurs apparaît à l'annexe B. Ce nombre ne comprend pas les assureurs dont le permis de souscrire de l'assurance automobile se limite aux affaires de réassurance.

Comme l'illustre le tableau 1, le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec en 2001 est demeuré le même qu'en 2000. Ce résultat découle de l'octroi de quatre nouveaux permis et d'un nombre identique de permis qui n'ont pas été renouvelés. Ces permis non renouvelés concernent : un assureur qui s'est retiré du marché, deux permis annulés en raison de fusions et un assureur qui n'a pas renouvelé son permis à la suite d'une réorganisation à l'intérieur du groupe d'assureurs.

En 2001, selon les renseignements disponibles au moment de la production du présent rapport, 18 des 134 assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile ne se seraient pas prévalus de cette autorisation. Les assureurs qui n'ont pas souscrit en 2000, même s'ils possédaient un permis pour le faire, sont identifiés à l'annexe B.

Les assureurs qui ne souscrivent pas directement de l'assurance automobile, même s'ils possèdent un permis pour le faire, sont principalement des assureurs à charte étrangère. La majorité d'entre eux,

[1] Pour compléter l'information, le site Internet de l'IGIF (www.igif.gouv.qc.ca) présente une description de l'environnement légal dans lequel oeuvrent les assureurs de même que du Fichier central des sinistres automobiles (FCSA) et de son utilisation par les assureurs.

spécialisés en assurance commerciale (biens, aviation, bris des machines, responsabilité, maritime et autres), souscrivent occasionnellement de l'assurance automobile dans le cadre de leurs activités régulières. Les autres se limitent à la réassurance alors que le permis qu'ils détiennent leur permet de souscrire également de l'assurance directe.

TABLEAU 1
NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC

Année	Autorisés à pratiquer	Ayant pratiqué	
		Nombre	(%)
1992	154	127	82
1993	149	126	85
1994	142	121	85
1995	141	121	86
1996	140	118	84
1997	137	113	82
1998	137	121	88
1999	140	121	86
2000	134	114	85
2001 [1]	134	116	87

Les données du tableau 1 indiquent que le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer a diminué de 13 % au cours des dix dernières années tandis que le nombre d'assureurs ayant pratiqué a chuté de 9 %. Ces diminutions sont attribuables, en bonne partie, aux fusions et aux acquisitions d'assureurs qui peuvent engendrer une nouvelle définition des activités de chaque assureur à l'intérieur d'un groupe, mais elles résultent également du retrait du marché d'un certain nombre d'entre eux.

En effet, des quinze assureurs qui ont quitté le marché au cours des trois dernières années, onze l'ont fait à la suite de fusions, deux à la suite de réorganisation à l'intérieur de groupes d'assureurs alors que les deux derniers se sont retirés du marché.

[1] Au moment de la production du présent rapport, les données complètes relatives à l'année 2001 n'étaient pas disponibles; le nombre ainsi que le pourcentage d'assureurs ayant pratiqué sont donc des estimations.

Par ailleurs, le tableau 2 présente le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec et fait état de leur part de marché selon leur charte.

TABLEAU 2
VENTILATION DU NOMBRE ET DE LA PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC SELON LEUR CHARTE

	Québec		Autre province		Canada		État ou pays étranger	
Année	Nombre	Part de marché en %	Nombre	Part de marché en %	Nombre	Part de marché en %	Nombre	Part de marché en %
1991	60	37	7	1	56	51	41	11
1992	59	37	8	1	51	56	36	6
1993	59	39	8	2	49	53	33	6
1994	58	42	8	2	43	51	33	5
1995	58	44	8	1	43	49	32	6
1996	59	46	7	1	42	48	32	5
1997	59	46	6	1	43	48	29	5
1998	58	46	6	2	43	47	30	5
1999	59	46	6	1	45	46	30	7
2000	55	47	5	1	44	45	30	7
2001 [1]	54	--	5	--	43	--	32	--

Ce tableau montre que la part de marché de chacun des groupes d'assureurs continue d'évoluer. Les assureurs à charte du Québec, pris dans leur ensemble, recueillent 47 % du volume de primes souscrites en assurance automobile au Québec, ce qui représente une augmentation de dix points de pourcentage depuis 1991 réduisant d'autant la part de marché des assureurs à charte d'une autre province, du Canada ou d'un état ou pays étranger.

Le tableau 2 met également en évidence le fait que les assureurs à charte du Québec détiennent maintenant une part de marché plus importante que celle des assureurs à charte du Canada. En 1991, un écart de quatorze points de pourcentage, à l'avantage de ces derniers, séparait ces deux groupes.

[1] Au moment de la production du présent rapport, les données relatives aux parts de marché de l'année 2001 n'étaient pas disponibles.

La croissance des assureurs à charte du Québec a été marquée au début des années 90. En effet, de 1991 à 1996, ceux-ci ont accru leur part de marché de neuf points de pourcentage aux dépens des autres assureurs.

De plus, en ajoutant à la part de marché des assureurs du Québec, celle des assureurs à charte du Canada dont le siège est situé au Québec, la part de marché de cet ensemble s'élève à plus de 68 % en 2000, en comparaison de 56 % en 1991. Ces proportions démontrent bien que les assureurs établis au Québec dominent le marché de l'assurance automobile québécois.

En outre, bien que le nombre d'assureurs exerçant une activité au Québec demeure élevé, le marché reste dominé par un nombre restreint de ceux-ci. À cet effet, le tableau 3 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui font des affaires au Québec.

TABLEAU 3
PART DU MARCHÉ QUÉBÉCOIS DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES EN POURCENTAGE DES PRIMES SOUSCRITES

	Nombre d'assureurs ou groupes d'assureurs				
Année	**1**	**3**	**5**	**10**	**15**
1991	13	30	39	58	71
1992	13	31	41	61	76
1993	14	38	48	66	80
1994	15	40	53	70	83
1995	14	41	52	71	84
1996	16	42	53	73	84
1997	18	44	59	77	88
1998	20	45	60	78	88
1999	18	44	58	77	89
2000 [1]	17	44	58	77	90

[1] Les regroupements présentés pour l'année 2000 tiennent compte des modifications corporatives de l'année 2001.

Les données de ce tableau montrent que les quinze assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants qui faisaient des affaires au Québec en 2000 ont recueilli 90 % du volume de primes souscrites en assurance automobile. L'augmentation de cette proportion au cours des dix dernières années est principalement attribuable à la formation de nouveaux groupes d'assureurs ainsi qu'à la fusion d'assureurs déjà importants.

Ce tableau indique, par la variation des proportions de chaque groupe, l'effet des fusions et des acquisitions, mais également la concurrence qui s'exerce dans l'industrie. En effet, même si on observe une certaine concentration du marché québécois de l'assurance automobile, soulignons que la concurrence est très présente, comme l'illustrent l'évolution du marché et les pratiques des assureurs.

Les assureurs ou groupes d'assureurs, qui occupent maintenant les rangs 5 à 15, ont tous changé de position au cours des trois dernières années. De même, les parts de marché des assureurs, selon leur charte, présentées au tableau 2, continuent de varier. Ces deux éléments reflètent les résultats des efforts déployés par certains assureurs afin d'atteindre leurs objectifs de croissance.

On observe également une progression des parts de marché des assureurs qui ont un mode de distribution direct, c'est-à-dire les assureurs qui vendent leurs produits sans intermédiaires. En effet, depuis 1995, la part de marché des assureurs directs a augmenté d'environ cinq points de pourcentage.

En outre, l'entrée sur le marché québécois, ces dernières années, de nouveaux assureurs qui ciblent une large clientèle est un autre élément qui accroît la concurrence dans l'industrie.

Par ailleurs, les offres de diverses promotions et de différents services accessoires à l'assurance automobile ainsi que les efforts publicitaires de certains assureurs démontrent que ceux-ci adaptent leurs stratégies de marketing à l'environnement changeant, et confirment la présence de la concurrence dans le marché.

Par exemple, certains assureurs développent de nouvelles façons de communiquer avec leurs clients actuels et futurs, notamment par le biais du réseau Internet. Ils veulent ainsi informer les consommateurs des différents produits qu'ils offrent. En outre, certains assureurs permettent également aux consommateurs d'obtenir une soumission pour leur assurance par ce réseau. L'évolution de la popularité du réseau Internet constitue d'ailleurs un autre facteur influençant la concurrence dans l'industrie.

De plus, les nombreuses modifications apportées annuellement par les assureurs à leur manuel de tarifs démontrent que la concurrence est toujours intense, chacun ajustant ses pratiques et ses tarifs afin de maintenir sa compétitivité. En effet, au fil des années, les assureurs ont raffiné leurs critères de classification et de tarification de même qu'ils ont développé de nouveaux programmes par l'entremise, entre autres, de divers rabais. On constate aussi qu'en général les assureurs ajustent plus rapidement leurs tarifs en fonction des changements qui s'opèrent dans le marché.

L'analyse des modifications apportées aux manuels de tarifs permet également d'observer que la concurrence s'intensifie au niveau des produits offerts. Par exemple, de plus en plus d'assureurs offrent maintenant l'avenant « Valeur à neuf pour remplacement de véhicule en cas de perte totale » pour des véhicules âgés de plus de deux ans en réponse à la demande des consommateurs et afin de concurrencer des produits similaires offerts par les constructeurs et les concessionnaires d'automobiles.

Enfin, si on considère que des écarts de prix entre les assureurs, à un moment donné, sont également indicatifs d'une saine concurrence, on peut conclure que le marché québécois est concurrentiel.

Cependant, l'examen de la situation permet aussi de constater que la concurrence s'exerce différemment selon les segments du marché, puisque les efforts des assureurs semblent se concentrer sur certains créneaux particuliers. En fait, les clientèles qui sont prisées par une majorité d'assureurs se voient offrir plus de possibilités tant au niveau du prix et de la protection que du choix même de l'assureur avec qui elles peuvent décider de faire des affaires.

Par contre, pour d'autres catégories d'assurés, certaines protections sont plus difficiles à obtenir et la prime d'assurance qui leur est demandée pourra leur paraître élevée. Il faut également considérer que les résultats négatifs des assureurs au cours des dernières années ont engendré un resserrement du marché, et donc l'application de pratiques de souscription plus sévères de la part des assureurs de même que des tarifs plus élevés pour certaines clientèles.

Toutefois, la concurrence dans l'industrie fait en sorte que certains assureurs, afin d'accroître leur part de marché, continuent de développer des programmes qui s'adressent à des clientèles qui étaient auparavant peu prisées et ajustent en conséquence le niveau des primes.

Bref, les mouvements qui s'opèrent dans l'industrie de même que les innovations des dernières années démontrent que les assureurs poursuivent activement leur recherche et leur développement afin de se démarquer de leurs compétiteurs.

2. La demande d'assurance automobile

Après avoir analysé à la section précédente l'évolution de l'offre d'assurance automobile au Québec au cours des dernières années, la présente section trace un portrait de l'évolution de la demande.

Le tableau 4 fait état du nombre de voitures de tourisme pour lesquelles une assurance a été souscrite ainsi que du volume total des primes souscrites au Québec pour toutes les catégories de véhicules combinées au cours des dernières années. Il présente également l'âge moyen des automobiles et camions légers de promenade en circulation comme le publie la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Bien que l'évolution du volume de primes soit sujette à un grand nombre de facteurs, il est néanmoins possible de constater que ces données reflètent un marché qui a atteint un certain plafonnement.

TABLEAU 4
ÂGE MOYEN DES VÉHICULES EN CIRCULATION, NOMBRE DE VOITURES DE TOURISME ET PRIMES SOUSCRITES EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Année	Âge moyen des véhicules de promenade en circulation[1]	Nombre de voitures de tourisme	Primes souscrites[2]
		(millions de véhicules)	(milliards de dollars)
1992	5,63	3,17	1,87
1993	5,88	3,22	1,89
1994	6,13	3,27	1,90
1995	6,43	3,31	1,90
1996	6,69	3,35	1,87
1997	6,84	3,43	1,89
1998	6,98	3,53	2,01
1999	7,11	3,53	2,10
2000	7,20	3,55	2,23
2001 [3]	7,30	3,59	2,34

Le marché québécois de l'assurance automobile étant un marché mature, la progression de la demande observée depuis 1997 est reliée de près à la croissance du nombre de véhicules assurés de même qu'au ralentissement du vieillissement du parc automobile.

D'ailleurs, on observe que l'âge moyen du parc automobile continue d'augmenter, mais à un rythme plus lent qu'au début des années 1990. Par conséquent, la proportion de véhicules très récents a augmenté, ce qui a contribué à la croissance du volume de primes souscrites. Une analyse de l'évolution des primes sera présentée au chapitre III.

1 Comprend les automobiles et camions légers de promenade; Source : Bilan 2001, accidents, parc automobile, permis de conduire; Société de l'assurance automobile du Québec.

2 Comprend les primes reliées aux voitures de tourisme ainsi que celles de tous les autres types de véhicules, tels les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

3 Le nombre de voitures de tourisme de même que les primes souscrites de l'année 2001 sont des estimations. Ces résultats doivent être considérés avec prudence en raison d'un degré de précision moindre cette année quant aux éléments estimés, comme il est mentionné au chapitre III.

Ainsi, dans le contexte d'un marché mature, le phénomène de fusions et d'acquisitions d'assureurs constaté à la section précédente n'est donc pas surprenant. Il témoigne de la volonté des assureurs les plus importants et/ou les plus solides financièrement de continuer à accroître leur part de marché.

Le consommateur est, par conséquent, confronté à un marché qui est de plus en plus concentré et de plus en plus sophistiqué au niveau de la sélection des risques. Par une multitude de rabais et de conditions, les assureurs identifient très clairement les clientèles qu'ils veulent retenir, restreignant l'augmentation des prix pour ces segments du marché.

Dans de telles circonstances, il est préférable pour le consommateur de « magasiner » sa prime d'assurance automobile puisque, pour un même profil d'assuré, la prime peut varier considérablement. Toutefois, il ne faut pas oublier qu'un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre. En outre, cette situation peut évoluer dans le temps. En fait, comme il a été mentionné précédemment, certains assureurs tentent de cibler de nouvelles clientèles afin d'accroître leur part de marché. Les consommateurs peuvent donc profiter pleinement de cette situation.

De plus, on remarque que plusieurs assureurs ont comme pratique de diminuer leurs prix pour attirer un nouvel assuré ou pour ne pas perdre un client aux mains d'un compétiteur. Ainsi, le fait de demander plusieurs soumissions avant de renouveler son assurance automobile peut faire économiser un montant substantiel à l'assuré, sans pour autant modifier le risque qu'il représente pour l'assureur.

L'utilisation de l'Internet par les consommateurs facilite la comparaison des produits et des tarifs offerts par certains assureurs. L'augmentation du nombre de consommateurs qui demandent davantage d'informations et qui « magasinent » contribue à maintenir une concurrence intense dans l'industrie.

En résumé, les assureurs établis au Québec dominent le marché de l'assurance automobile québécois qui se concentre tout en demeurant concurrentiel. La croissance du nombre de véhicules assurés, combinée à une présence plus importance de véhicules récents, a entraîné une augmentation de la demande. On observe également qu'il est possible pour les consommateurs de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs.

CHAPITRE II

LES PRATIQUES DE TARIFICATION

Ce chapitre traite d'abord des consultations par le public des manuels de tarifs que les assureurs doivent déposer auprès de l'Inspecteur général des institution financières (IGIF), de même que des modifications qui leur ont été apportées. Il présente ensuite une description de l'évolution des pratiques de tarification.

1. Les manuels de tarifs

Les manuels de tarifs déposés auprès de l'IGIF par les assureurs sont mis à la disposition du public pour consultation.

Cette année, 33 personnes ont effectué un peu plus de 100 consultations de manuels. La majorité d'entre elles étaient des représentants d'assureurs. Les manuels de tarifs les plus consultés sont ceux des assureurs les plus importants, particulièrement ceux qui ont un mode de distribution direct.

Plusieurs assureurs ont apporté des modifications à leur manuel de tarifs en 2001. Selon les évaluations du contenu des manuels de tarifs réalisées par l'IGIF dans le cadre de son analyse des pratiques de tarification et de classification des assureurs, les modifications ont porté sur des ajustements aux tables de taux de même qu'à de nombreux aspects des différents critères de classification dont les divers programmes de rabais que les assureurs peuvent consentir dans certaines circonstances.

Les changements particuliers fréquemment rencontrés cette année concernent les systèmes de protection contre le vol, l'avenant « Valeur à neuf pour remplacement de véhicule en cas de perte totale », les dossiers de conduite, l'appartenance à une profession ou à un groupe et les franchises.

En raison de l'augmentation des vols automobiles au cours des dernières années, les assureurs continuent d'ajuster les règles d'admissibilité et le niveau des tarifs offerts lorsque le véhicule est équipé d'un système de protection contre le vol. Par exemple, pour certaines régions ou certains modèles de véhicules, l'installation d'un tel système est exigée par plusieurs assureurs pour accepter d'assurer un véhicule. Les assureurs modifient également leurs pratiques en fonction des développements technologiques au niveau de ces systèmes. Enfin, différentes promotions sont offertes par certains assureurs pour l'installation de systèmes de protection contre le vol.

Par ailleurs, en réponse aux besoins des consommateurs et afin de demeurer concurrentiels, de plus en plus d'assureurs offrent maintenant l'avenant « Valeur à neuf pour remplacement de véhicule en cas de perte totale » pour des véhicules âgés de plus de deux ans. Plusieurs assureurs ont également ajusté leurs règles d'admissibilité pour l'acquisition de cet avenant ainsi que leur tarification.

Au sujet des dossiers de conduite, les modifications sont variées. Elles touchent notamment la définition d'accident ou de sinistre, le nombre d'accidents considérés et le nombre d'années pendant lesquelles l'expérience du conducteur est prise en compte pour la tarification. Les rabais ou majorations établis en fonction de l'expérience d'accidents ou de sinistres ainsi que les conditions pour obtenir le « pardon » d'un accident ont subi des ajustements.

On remarque également que plusieurs assureurs ont ajusté leurs règles d'admissibilité de même que les niveaux de rabais offerts aux différents groupes et professionnels.

Enfin, plusieurs modifications au niveau des franchises sont observées. Certains assureurs qui offraient encore les franchises plus basses, telles 50 $ ou 100 $, les ont maintenant éliminées de la gamme de produits qu'ils proposent. D'un autre côté, les pratiques reliées à l'imposition de franchises élevées en fonction, entre autres, du modèle de véhicule ou de l'expérience de sinistres, continuent de se raffiner.

2. L'évolution des pratiques de tarification

Les modifications apportées aux manuels de tarifs au cours de 2001 permettent d'observer que les assureurs poursuivrent leur recherche et leur développement. En effet, on remarque que les modifications apportées aux manuels sont de plus en plus raffinées et spécifiques, démontrant que la concurrence est toujours intense. De plus, de nouvelles tendances se développent en réponse aux besoins des consommateurs et à différents changements dans l'environnement.

Ainsi, chaque assureur ajuste ses pratiques et ses tarifs afin de maintenir sa compétitivité. Les modifications observées sont différentes d'un assureur à l'autre selon les modalités déjà en place chez chacun d'eux. Les ajustements sont effectués en fonction des clientèles que l'assureur souhaite développer et en considérant les pratiques qui ont cours dans l'industrie.

Au surplus des modifications notées précédemment, on observe notamment que de plus en plus d'assureurs raffinent l'utilisation de critères déjà existants. En effet, certains assureurs augmentent le nombre de segmentations dans leur classification pour mieux représenter le risque de chaque assuré et ainsi produire une classification et une tarification plus sophistiquées.

En outre, le nombre de rabais et de programmes offerts par les assureurs augmente. Les conditions d'admissibilité sont également révisées régulièrement.

Enfin, l'analyse des manuels de tarifs permet de constater que le mouvement à la hausse du niveau des tarifs observé l'an dernier s'est poursuivi cette année, mais avec moins d'ampleur. En fait, des réductions sont même observées pour certains assureurs. La concurrence qui s'exerce dans l'industrie a contribué à cette évolution.

On remarque également que les assureurs ajustent leurs tarifs, de plus en plus rapidement et de façon de plus en plus précise, en fonction des clientèles qu'ils souhaitent retenir ou attirer et de leur expérience de sinistres. Par exemple, les assurés d'une certaine classe peuvent subir une augmentation de prime, d'autres bénéficieront d'une réduction alors que d'autres n'observeront aucun changement de leur prime.

Ainsi, en comparant les prix proposés par les différents assureurs, les consommateurs peuvent profiter de ces raffinements de la classification et de la tarification.

CHAPITRE III

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2001

La tarification d'un assureur, c'est-à-dire les prix qu'il demande pour les services qu'il offre, est un élément primordial de la rentabilité de ses affaires, et donc de sa santé financière. Ce chapitre présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2001. Cette analyse fait état des résultats des opérations des assureurs et du caractère adéquat de la tarification.

Une particularité doit être signalée cette année. En effet, les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui pratiquent l'assurance automobile au Québec, habituellement utilisées pour les fins de ce rapport, proviennent principalement du Plan statistique automobile du Québec (PSA). Le PSA contient les résultats d'expérience jusqu'à juin de l'année de l'analyse. Ces données servent à mettre à jour les résultats des années antérieures et à estimer les résultats de l'année courante.

Cette année, au moment de la production de ce rapport, aucune donnée n'était disponible pour l'année 2001 en raison des retards de certains assureurs dans l'implantation du nouveau PSA. En conséquence, les données disponibles pour l'expérience des années antérieures sont celles du 31 décembre 2000 plutôt que celles du 30 juin 2001.

Pour remédier à cette situation, l'IGIF a utilisé, pour établir ses estimations, des données recueillies auprès des assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants en terme de volume de primes souscrites au Québec. L'utilisation de ces renseignements implique un degré de précision moindre quant aux éléments estimés. En outre, les données divulguées par les assureurs ne peuvent pas être validées avec précision.

L'IGIF tient donc à prévenir le lecteur que les résultats présentés dans ce chapitre doivent être considérés avec prudence. Néanmoins, les conclusions de l'analyse demeurent valables.

1. Le contexte de l'analyse

La rentabilité des opérations d'assurance s'évalue principalement en comparant les revenus de primes ainsi que les revenus d'investissement relatifs aux opérations avec les dépenses qui y sont reliées, soit les sinistres et les frais d'exploitation. Elle est analysée pour l'ensemble du marché québécois, sans traiter des résultats individuels des assureurs.

L'objectif de cette analyse est de déterminer si la tarification des assureurs est adéquate. Cependant, avant d'analyser cette tarification, il est nécessaire de définir ce qu'est une tarification « adéquate ».

D'abord, l'évaluation de la prime demandée à un assuré est avant tout prospective, c'est-à-dire que la détermination du niveau de la prime repose sur la représentation qu'un assureur se fait des conditions qui prévaudront dans le futur et non pas uniquement en fonction de l'expérience passée.

Ensuite, comme les primes sont établies avant que les dépenses (sinistres et frais d'exploitation) soient payées et que les revenus d'investissement réels reliés aux opérations soient connus, la probabilité que les revenus de primes et d'investissements égalent précisément le montant des dépenses est à peu près nulle.

Cela signifie que, pour une année donnée, il y aura habituellement une différence entre les deux montants, et donc qu'il en résultera un profit ou une perte d'exploitation. C'est pourquoi, pour être significative, la rentabilité des opérations d'assurance doit être évaluée sur une longue période.

Le caractère adéquat d'une tarification fait ainsi référence à l'ampleur de la différence entre les coûts d'opération, les primes qui ont été exigées pour les assumer et les revenus d'investissement réels reliés aux opérations. Pour être adéquate, l'ampleur de cette différence, positive ou négative, doit correspondre à la difficulté d'estimer le coût des sinistres. Cette difficulté provient de l'effet que peuvent avoir des événements imprévisibles sur l'expérience d'une année, comme par exemple, les conditions météorologiques.

L'assurance est un concept d'ensemble dont la rentabilité doit être évaluée sur une longue période. L'analyse de la rentabilité doit donc se faire dans ce contexte afin d'éviter de tirer des conclusions erronées. Par exemple, si la rentabilité d'une année donnée est de + 10 % ou – 10 %, il ne faut pas conclure que les primes sont trop élevées ou trop basses cette année-là.

Enfin, l'évolution du niveau des primes et des résultats d'exploitation est influencée non seulement par l'évolution des coûts et des revenus d'investissement reliés aux opérations, mais également par d'autres facteurs, notamment les stratégies commerciales des assureurs. Ces facteurs sont plus difficiles à quantifier, mais il est essentiel d'en tenir compte dans l'évaluation des résultats.

2. L'évolution globale des résultats

Le tableau 5 présente les résultats des opérations en assurance automobile pour l'ensemble des assureurs faisant des affaires au Québec pour la période de 1992 à 2001.

Les résultats des années 2000 et antérieures proviennent principalement des données compilées dans le cadre du Plan statistique automobile du Québec (PSA) en date du 31 décembre 2000.

Les résultats des opérations de l'année 2001 sont des estimations. Rappelons que cette année, ces estimations sont fondées sur les données transmises à l'IGIF par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs plutôt que sur les données compilées dans le cadre du PSA.

De ce fait et considérant qu'il est impossible de valider les données divulguées par les assureurs avant la production du présent rapport, l'IGIF évalue qu'une marge d'erreur, de l'ordre de quatre points de pourcentage, doit être considérée dans les résultats de ses estimations des taux de sinistres et de l'évolution des primes acquises.

TABLEAU 5
RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC[1]

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001[2]
Primes souscrites (en M$)										
- Voitures de tourisme	1 602	1 602	1 593	1 562	1 531	1 556	1 667	1 744	1 857	1 949
- Tous véhicules[3]	1 874	1 885	1 902	1 901	1 874	1 890	2 008	2 098	2 229	2 336
Primes acquises (en M$)										
- Voitures de tourisme	1 578	1 603	1 593	1 580	1 542	1 538	1 614	1697	1 801	1 904
- Tous véhicules[3]	1 848	1 879	1 889	1 907	1 886	1 875	1 952	2044	2 172	2 284
Revenus										
Primes acquises (%)[4]										
- Voitures de tourisme	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
- Tous véhicules	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Revenus d'investissement (%)[5]										
- Voitures de tourisme	2,0	1,5	1,5	1,5	1,3	1,2	1,3	1,3	1,4	1,2
- Tous véhicules	2,0	1,5	1,5	1,5	1,3	1,2	1,3	1,3	1,4	1,2
Dépenses										
Sinistres (%)[6]										
- Voitures de tourisme	68,8	67,0	65,6	68,4	73,1	81,3	82,6	74,6	71,3	65,5
- Tous véhicules	69,8	67,6	66,3	67,5	71,4	79,9	81,5	75,8	71,5	66,0
Frais d'exploitation (%)										
- Voitures de tourisme	25,9	25,3	24,6	24,5	24,6	25,8	26,5	26,4	25,4	24,9
- Tous véhicules	25,8	25,4	24,8	24,7	24,6	25,8	26,4	26,4	25,3	24,9
Profit (perte) (%)[7]										
- Voitures de tourisme	7,3	9,2	11,3	8,6	3,6	(5,9)	(7,8)	0,3	4,7	10,8
- Tous véhicules	6,4	8,5	10,4	9,3	5,3	(4,5)	(6,6)	(0,9)	4,6	10,3

1 Les résultats des années antérieures peuvent avoir été modifiés par rapport à ceux présentés aux rapports précédents en raison des renseignements actuellement disponibles.
2 Les résultats de l'année 2001 sont estimatifs.
3 Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicules, tels les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.
4 Tous les pourcentages sont en fonction des primes directes acquises.
5 Ce sont des valeurs minimales.
6 Incluant tous les frais de règlement des sinistres.
7 Profit (perte) d'exploitation avant impôts et autres postes extraordinaires.

Dans le tableau 5, les résultats sont présentés en pourcentage des primes directes acquises pour chaque année, ce qui permet de les comparer dans le temps. Ils sont montrés séparément pour les voitures de tourisme, qui représentent plus de 80 % des primes souscrites totales, et pour l'ensemble des véhicules assurés, incluant notamment les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

L'analyse de ce tableau permet de constater que la rentabilité des opérations en assurance automobile fluctue chaque année, et que l'ampleur des profits ou des pertes se situe généralement entre plus ou moins 10 %. Cependant, au-delà du constat qu'il y a ou non profit au cours d'une année, l'intérêt de cette analyse réside dans l'explication de l'évolution des résultats.

On détermine le profit ou la perte d'une année en comparant le coût des sinistres et des frais d'exploitation aux revenus provenant des opérations. Ces revenus correspondent aux primes acquises et aux revenus d'investissement reliés aux opérations.

En raison de l'importance des voitures de tourisme, l'analyse qui suit ne porte que sur cette catégorie de véhicules. Le tableau 5 révèle, selon nos estimations, que le montant total des primes des voitures de tourisme a augmenté en 2001. Cette situation s'explique principalement par une augmentation de la demande et par une hausse du niveau des tarifs.

L'influence la plus importante semble provenir de la hausse de la demande d'assurance provoquée, en premier lieu, par un plus grand nombre de véhicules assurés et, en second lieu, par une proportion qui demeure importante de véhicules plus récents ou possiblement de plus grande valeur.

La progression du nombre de véhicules assurés qui devrait être plus importante en 2001, selon nos estimations présentées au tableau 4, accroît la demande d'assurance et ainsi le montant de primes. En outre, l'augmentation de la proportion de véhicules très récents au cours des dernières années, continue de contribuer à la croissance du volume de primes.

De plus, en raison de la détérioration des résultats au cours des dernières années, on observe que la pression à la hausse du niveau des tarifs, constatée lors des deux dernières années, s'est poursuivie en 2001, mais de façon moins importante qu'en 2000.

En effet, l'amélioration des résultats en assurance automobile au Québec de l'an dernier a réduit, de façon générale, la hausse des tarifs au cours de 2001 par rapport à 2000. De plus, devant la concurrence intense qui s'exerce dans ce marché, ce mouvement pourrait se poursuivre au cours des prochaines années dans la mesure où les résultats demeurent favorables.

Par ailleurs, la proportion des revenus d'investissement par rapport aux primes acquises ne fluctue que légèrement d'une année à l'autre. Ces revenus ont donc peu d'effet sur les changements dans les revenus globaux et ainsi sur l'évolution de la rentabilité au cours des années. Cependant, ces revenus peuvent constituer une portion significative des profits d'une année donnée.

Considérant la chute des taux d'intérêt au deuxième semestre de 2001, les revenus d'investissement par rapport aux primes acquises auront diminué en 2001 par rapport à 2000.

En outre, la popularité des options offertes par les assureurs aux assurés, leur permettant d'échelonner le paiement de leur prime selon différents termes, fait en sorte que les montants disponibles pour investir sont moins importants. Il est donc peu probable que les revenus d'investissement reviennent à des niveaux comparables à ceux du début des années 80, à moins d'une augmentation très significative des taux d'intérêt ou de changements majeurs dans les préférences des consommateurs.

En ce qui concerne les dépenses, on constate que la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises évolue généralement légèrement d'une année à l'autre. Toutefois, en 1997 et 1998, la proportion de ces frais a affiché une hausse importante qui provient principalement des investissements des assureurs dans le secteur de la technologie, notamment en préparation au passage à l'an 2000. Cet événement étant maintenant passé, on observe une diminution de la proportion des frais d'exploitation en 2000.

Selon nos estimations, une réduction devrait également être observée en 2001 considérant que la concurrence dans le marché exerce une pression à la baisse sur ces frais et fait en sorte que les assureurs multiplient les initiatives en vue de réduire le coût unitaire de leurs opérations.

Enfin, on constate que les variations les plus significatives des dépenses proviennent des sinistres. C'est donc de ce côté qu'il faut chercher les principales explications à la fluctuation des résultats.

3. L'évolution des sinistres pour les garanties principales

Pour effectuer cette analyse, on doit examiner les composantes des sinistres, c'est-à-dire la fréquence des réclamations et le coût moyen d'un sinistre, pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile, à savoir : « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement » (l'annexe A fournit une définition des principales garanties de la police d'assurance automobile de même que le calcul d'une fréquence et d'un coût moyen).

Rappelons que cette année, un tel examen ne peut pas être effectué avec la même précision que pour les années antérieures, en raison de l'absence de données en provenance du PSA. Néanmoins, les renseignements dont dispose l'IGIF lui permettent de dégager certaines influences susceptibles d'avoir affecté les résultats de l'année 2001.

Pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », la fréquence des réclamations est grandement influencée par les conditions météorologiques. Les conditions très favorables de l'automne dernier laissent présager une amélioration significative de la fréquence des réclamations de ces garanties pour l'ensemble de l'année 2001 par rapport à 2000.

Au sujet de la garantie « accident sans collision ni versement », elle couvre un large éventail de types de réclamations. Ainsi, plusieurs facteurs peuvent influencer l'évolution de la fréquence des réclamations de cette garantie.

Par exemple, on peut mentionner l'évolution du taux de criminalité qui affectera les réclamations pour des dommages causés par le vol ou le vandalisme et les conditions météorologiques qui auront un effet sur les réclamations pour des dommages causés par le vent ou la grêle.

Aucun événement marquant n'est survenu au cours de 2001 qui pourrait expliquer une hausse importante de la fréquence des réclamations pour cette garantie. Ainsi, pour l'ensemble des garanties, la fréquence des réclamations devrait montrer une diminution en 2001 par rapport à 2000.

En ce qui concerne les coûts moyens par sinistre, ceux-ci ont augmenté pour toutes les garanties au cours des dernières années. Cette tendance pourrait se poursuivre en 2001 pour les garanties « responsabilité civile » et « collision » dans la mesure où la présence de véhicules récents demeure importante, compte tenu que les réparations de ces véhicules sont généralement plus coûteuses.

Pour les réclamations de la garantie « accident sans collision ni versement », leur coût moyen est influencé par l'évolution du coût des vols, principalement les vols entiers de véhicules dont les coûts moyens sont nettement supérieurs à ceux des autres types de réclamations couvertes par cette garantie. En effet, le nombre de vols représente moins de 10 % du nombre total de réclamations de cette garantie. Par contre, les vols constituent environ 50 % des montants de sinistres versés sous cette garantie.

Les renseignements partiels actuellement disponibles laissent présager une diminution des sinistres reliés au vol entier de véhicules pour l'année 2001, ce qui pourrait se traduire par une réduction du coût moyen des réclamations couvertes par cette garantie.

Enfin, en combinant l'effet des variations de la fréquence des réclamations et du coût moyen par sinistre, on obtient l'évolution des coûts globaux pour chacune des garanties.

Considérant la diminution significative prévue de la fréquence des réclamations pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », il est possible d'anticiper une meilleure expérience de ces garanties pour 2001 par rapport à 2000.

Au sujet de la garantie « accident sans collision ni versement », les renseignements partiels actuellement disponibles ne permettent pas de conclure avec certitude à une amélioration ou à une détérioration de l'expérience de cette garantie. Toutefois, il est possible d'affirmer que si une détérioration était présente, elle ne serait pas d'une ampleur suffisante pour annuler l'amélioration prévue de l'expérience des deux autres garanties.

Ainsi, le montant des sinistres devrait diminuer en 2001 par rapport à 2000 et ce changement serait principalement attribuable à la baisse de la fréquence des réclamations reliées aux garanties « responsabilité civile » et « collision » en raison des conditions météorologiques favorables de l'automne dernier.

4. Le caractère adéquat de la tarification de 2001

Les revenus des opérations d'assurance automobile de l'ensemble des assureurs ont été à la hausse en 2001 par rapport à 2000. Cette évolution est attribuable à une augmentation du volume de primes souscrites.

D'une part, les revenus ont continué d'augmenter en raison notamment de la hausse du niveau des tarifs alors que, d'autre part, les dépenses ont accaparé un pourcentage moins important des primes que l'an dernier, compte tenu principalement de la baisse de la fréquence des réclamations causée par des conditions météorologiques favorables. En outre, la réduction estimée des frais d'exploitation en proportion des primes acquises contribue à la hausse des profits de 2001.

La combinaison de ces facteurs explique l'amélioration des résultats d'exploitation des assureurs en 2001. Elle fait ressortir que les résultats peuvent être modifiés, de façon significative, dans un court laps de temps, que ce soit à la hausse ou à la baisse et ce, en raison d'un grand nombre de facteurs.

À titre d'exemple, n'eût été des conditions météorologiques favorables de l'automne, qui n'étaient pas prévisibles par les assureurs au moment de la détermination du niveau des primes, les résultats d'exploitation de 2001 ne se seraient pas améliorés de façon aussi significative.

En outre, l'établissement d'une tarification adéquate demande non seulement la considération d'éléments spécifiques à l'estimation des coûts, mais également la prise en compte d'objectifs de croissance et de positionnement dans le marché. Dans ce contexte, l'analyse de l'ampleur des variations annuelles des résultats, au cours des dix dernières années, révèle que les assureurs évaluent généralement bien les différents facteurs relatifs à la tarification.

La tarification peut donc être qualifiée d'adéquate en assurance automobile au Québec puisqu'elle permet de dégager, sur une longue période, un bénéfice d'exploitation raisonnable compte tenu de la difficulté inhérente à l'estimation des différents éléments qui la sous-tendent.

Certes, cela ne signifie pas que c'est le cas pour chaque assureur, mais dans la mesure où le marché de l'assurance automobile est relativement stable au Québec, les résultats de l'analyse de la tarification des assureurs ont tendance à fluctuer de la même façon, mais à des niveaux de rentabilité différents, c'est-à-dire que, lorsque l'expérience est bonne au niveau global par exemple, la majorité des assureurs font des profits, mais à des degrés différents.

Par conséquent, sans pouvoir affirmer que le profit d'exploitation de tous les assureurs ait été d'environ 10 % en 2001, cette année a probablement été rentable pour la majorité d'entre eux en assurance automobile au Québec.

CONCLUSION

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2001 montre qu'ils ont globalement affiché des profits d'exploitation. L'amélioration de la rentabilité provient principalement d'une réduction de la proportion du montant des sinistres par rapport aux primes acquises. Cette diminution résulte surtout des conditions météorologiques favorables de l'automne et de la hausse des tarifs.

L'analyse révèle également qu'au cours des dix dernières années, l'ampleur des variations des résultats n'a pas été excessive, compte tenu de la difficulté inhérente à l'estimation du coût d'événements futurs. Dans ce contexte, la tarification peut être qualifiée d'adéquate en assurance automobile au Québec.

Par ailleurs, l'offre d'assurance automobile au Québec est demeurée abondante en 2001 (116 assureurs ont pratiqué l'assurance automobile), même si le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou de groupes d'assureurs. En outre, les assureurs établis au Québec ont une part dominante du marché de l'assurance automobile québécois.

L'analyse du marché de l'assurance automobile démontre que celui-ci est concurrentiel, mais que cette concurrence varie d'un segment à l'autre du marché. L'analyse des manuels de tarifs permet de constater que les assureurs poursuivent leur développement afin de raffiner leur tarification. Chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques et ses tarifs afin de maintenir sa compétitivité.

À propos de la demande d'assurance, le marché québécois semble avoir atteint un certain plafonnement, bien qu'on observe une croissance du nombre de véhicules assurés et un ralentissement du vieillissement du parc automobile, ce qui influence le volume total de primes souscrites.

Enfin, le marché de l'assurance automobile au Québec continue d'être un marché qui se concentre tout en demeurant concurrentiel. De plus, le consommateur peut y faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs.

ANNEXES

ANNEXE A

GLOSSAIRE

Accident sans collision ni versement (chapitre B, division 3) : Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui ne résultent pas d'une collision ou d'un versement, sauf ceux spécifiquement exclus dans la police. Les dommages couverts selon cette garantie sont, entre autres, l'incendie, le vol, le vandalisme et le bris de vitre. Il faut noter que la survenance de ces événements n'engage pas la responsabilité de l'assuré.

Année de survenance : Les sinistres compilés sont ceux survenus dans l'année indépendamment de la date d'émission des polices.

Années-véhicules : Véhicules effectivement assurés au cours d'une année dont le nombre est calculé au prorata du temps écoulé à une date donnée selon le terme des polices. Par exemple, un contrat couvrant un véhicule pour une période d'un an et souscrit le 1er juillet est comptabilisé comme étant un demi-véhicule pour l'année courante et un demi-véhicule pour l'année suivante.

Collision (chapitre B, division 2)	:	Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision et pour lesquels une responsabilité est imputée à l'assuré. Le délit de fuite est également couvert selon cette garantie, puisqu'il implique une collision. Les accidents qui sont indemnisés selon cette garantie sont des accidents dits « responsables ».
Collision	:	Par collision, on entend collision entre deux véhicules et, notamment, la collision avec le sol et celle se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre.
Coût moyen par sinistre[1]	:	Montant des sinistres divisé par le nombre de sinistres.
Coût moyen par véhicule[1]	:	Montant des sinistres divisé par le nombre d'années-véhicules.
Fréquence des réclamations[1]	:	Nombre de sinistres divisé par le nombre d'années-véhicules.
Primes acquises	:	Primes calculées en fonction des primes souscrites au prorata du temps écoulé à une date donnée selon le terme des polices. Par exemple, la prime d'un contrat d'un an souscrite le 1er juillet est acquise à 50 % au 31 décembre. Donc, seulement 50 % de la prime initiale est comptabilisée, comme prime acquise, pour l'année qui vient de se terminer.
Primes souscrites	:	Primes payées par les assurés pour les polices émises au cours d'une année.

[1] Ces données sont établies selon une base d'année de survenance.

Responsabilité civile (chapitre A) : Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés à autrui découlant de la responsabilité de l'assuré. Depuis 1978, les dommages matériels au véhicule de l'assuré, qui résultent d'une collision pour lesquels aucune responsabilité n'est imputée à l'assuré et qui sont couverts par la Convention d'indemnisation directe, sont également indemnisés en vertu de cette garantie. Ces derniers accidents, qui constituent la presque totalité des dommages indemnisés par cette garantie, sont donc des accidents dits « non responsables » et sont indemnisés en vertu de la Convention d'indemnisation directe. Enfin, cette garantie couvre la responsabilité civile dans les cas de dommages corporels causés hors du Québec.

Risques spécifiés (chapitre B, division 4) : Cette garantie de la police automobile s'apparente à celle du chapitre B, division 3, sauf qu'elle couvre uniquement les risques spécifiés dans la police. Par exemple, les dommages causés par des actes malveillants ne sont pas couverts par cette garantie, alors qu'ils le sont selon le chapitre B, division 3.

Tous risques (chapitre B, division 1) : Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels au véhicule de l'assuré, sauf ceux spécifiquement exclus dans la police. En fait, elle couvre principalement les dommages des divisions 2 et 3 du chapitre B.

Versement : Par versement, on entend le renversement partiel ou complet d'un véhicule.

ANNEXE B

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2001

Assureur[1]	Siège		
Charte du Québec			
ABITIBIENNE	Amos	Québec	Canada
ALPHA	Drummondville	Québec	Canada
APPALACHES - ST-FRANÇOIS	Saint-Pierre-Baptiste	Québec	Canada
AXA	Montréal	Québec	Canada
AXA - AGRICOLES[2]	Montréal	Québec	Canada
BAGOT	Saint-Liboire	Québec	Canada
BEAUCE	Beauceville Est	Québec	Canada
BELAIR INC.	Anjou	Québec	Canada
BELLECHASSE	Saint-Gervais	Québec	Canada
BOIS-FRANCS	Warwick	Québec	Canada
CAISSES DESJARDINS	Lévis	Québec	Canada
CANASSURANCE - GÉN.[2]	Montréal	Québec	Canada
CAPITALE-GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
CERTAS DIRECT	Lévis	Québec	Canada
CHARLEVOIX-MONTMORENCY	Baie-Saint-Paul	Québec	Canada
COATICOOK-SHERBROOKE	Coaticook	Québec	Canada
DEUX-MONTAGNES	Saint-Benoit Mirabel	Québec	Canada
DORCHESTER	Sainte-Claire	Québec	Canada
DRUMMOND	Drummondville	Québec	Canada
EST	Bic	Québec	Canada
FABRIQUES DE MONTRÉAL[2]	Montréal	Québec	Canada
FABRIQUES DE QUÉBEC[2]	Québec	Québec	Canada
FRONTENAC	Lac-Mégantic	Québec	Canada
GASPÉSIE - LES ILES	Causapscal	Québec	Canada
GROUPE ESTRIE-RICHELIEU	Granby	Québec	Canada
HAUT ST-LAURENT	Mercier	Québec	Canada
INDUSTRIELLE-ALLIANCE GÉN	Québec	Québec	Canada
INNOVASSUR	Montréal	Québec	Canada
KAMOURASKA	St-Pascal de Kamouraska	Québec	Canada
LAC AU FJORD	Lac-Saint-Jean Est	Québec	Canada
LAC ST-PIERRE-LES FORGES	Baie-du-Febvre Yamaska	Québec	Canada

Assureur[1]	Siège		
LANAUDIÈRE	Saint-Alexis	Québec	Canada
LÉVISIENNE-ORLÉANS	Saint-Romuald-d'Etchemin	Québec	Canada
L'ISLET	Saint-Jean-Port-Joli	Québec	Canada
LOTBINIÈRE	Laurier-Station	Québec	Canada
MONTMAGNY	Montmagny	Québec	Canada
OPTIMUM - GÉNÉRALE	Montréal	Québec	Canada
OPTIMUM AGRICOLE	Trois-Rivières	Québec	Canada
OUTAOUAIS	Saint-André-Avellin	Québec	Canada
PERSONNELLE - GÉNÉRALES	Lévis	Québec	Canada
PORTNEUF-CHAMPLAIN	Saint-Basile-de-Portneuf	Québec	Canada
PRAIRIES	Candiac	Québec	Canada
PROMUTUEL RÉASSURANCE	Sillery	Québec	Canada
RIVIÈRE-DU-LOUP	Rivière-du-Loup	Québec	Canada
ROUYN-NORANDA -TÉMISCAM.	Ville-Marie	Québec	Canada
SOULANGES	Les Côteaux	Québec	Canada
SSQ - GÉNÉRALES	Sainte-Foy	Québec	Canada
TÉMISCOUATA	Dégelis	Québec	Canada
UNION CANADIENNE	Sillery	Québec	Canada
UNIQUE - GÉN.	Québec	Québec	Canada
VALLÉE	Shawville	Québec	Canada
VALMONT	Waterloo	Québec	Canada
VAUDREUIL	Rigaud	Québec	Canada
VERCHÈRES	Saint-Marc-sur-Richelieu	Québec	Canada
Charte d'une autre province			
COMMERCE ET INDUSTRIE	Toronto	Ontario	Canada
GERLING CANADA - GÉN.[2]	Toronto	Ontario	Canada
KINGSWAY	Mississauga	Ontario	Canada
PEMBRIDGE	Markham	Ontario	Canada
SCOTTISH & YORK	Scarborough	Ontario	Canada
Charte du Canada			
ACE INA	Toronto	Ontario	Canada
ALLIANZ DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ALLSTATE DU CANADA	Markham	Ontario	Canada
ANCIENNE RÉPUBLIQUE - CAN.	Hamilton	Ontario	Canada
AXA (CANADA)[2]	London	Ontario	Canada
AXA PACIFIQUE	Vancouver	Colombie-Britannique	Canada
CGU	Scarborough	Ontario	Canada
CHUBB DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada

Assureur[1]		Siège	
CITADELLE	Toronto	Ontario	Canada
CO-OPERATORS - GÉNÉRALE	Guelph	Ontario	Canada
COSECO	Guelph	Ontario	Canada
CUMIS - GÉN.[2]	Burlington	Ontario	Canada
DOMINION DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ECONOMICAL - MUTUELLE	Waterloo	Ontario	Canada
ELITE	Scarborough	Ontario	Canada
EVEREST[2]	Toronto	Ontario	Canada
FEDERATED DU CANADA - GÉN	Winnipeg	Manitoba	Canada
FÉDÉRATION	Montréal	Québec	Canada
GARANTIE	Montréal	Québec	Canada
GROUPE COMMERCE	Saint-Hyacinthe	Québec	Canada
HALIFAX - GÉN.	Toronto	Ontario	Canada
ING NOVEX	Mississauga	Ontario	Canada
ING WELLINGTON	Toronto	Ontario	Canada
JEVCO	Montréal	Québec	Canada
LANGDON	Waterloo	Ontario	Canada
LIBERTÉ DU CANADA	Unionville	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE CANADIENNE)	Toronto	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE D'ASS.)	Toronto	Ontario	Canada
MARKEL	Toronto	Ontario	Canada
MISSISQUOI	Frelighsburg	Québec	Canada
OMNIMONDE	Toronto	Ontario	Canada
PERSONNELLE - DU CANADA	Lévis	Québec	Canada
PRIMMUM	Toronto	Ontario	Canada
QUÉBEC (CIE D'ASS.)	Montréal	Québec	Canada
RBC - GÉNÉRALE	Mississauga	Ontario	Canada
ROYAL & SUN ALLIANCE	Toronto	Ontario	Canada
SÉCURITÉ NATIONALE	Montréal	Québec	Canada
SOUVERAINE - GÉN.	Calgary	Alberta	Canada
TEMPLE[2]	Toronto	Ontario	Canada
TRADERS GÉNÉRALE	Scarborough	Ontario	Canada
TRAFALGAR DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
TRAVELERS DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
WAWANESA	Winnipeg	Manitoba	Canada

Assureur[1]	Siège		
Charte d'un état ou pays étranger			
ALLSTATE[2]	Northbrook	Illinois	É.-U.
AMÉRICAINE - RÉASS.[2]	Princeton	New Jersey	É.-U.
AMERICAN HOME	New York	New York	É.-U.
AMERICAN ROAD	Dearborn	Michigan	É.-U.
AXA CORPORATE-ASSURANCE	Paris		France
CENTENNIAL	New York	New York	É.-U.
CONTINENTAL	Chicago	Illinois	É.-U.
CONTINENTAL CASUALTY	Chicago	Illinois	É.-U.
DAIMLERCHRYSLER	Southfield	Michigan	É.-U.
EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau	Wisconsin	É.-U.
FÉDÉRALE	Warren	New Jersey	É.-U.
HARTFORD INCENDIE	Hartford	Connecticut	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE	Boston	Massachusetts	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE - GÉN.	Boston	Massachusetts	É.-U.
LLOYD'S	London		Angleterre
LUMBERMENS MUTUAL	Long Grove	Illinois	É.-U.
MITSUI SUMITOMO	Tokyo		Japon
MOTORS	Détroit	Michigan	É.-U.
NAC[2]	Stamford	Connecticut	É.-U.
NEW HAMPSHIRE[2]	New York	New York	É.-U.
NIAGARA[2]	Chicago	Illinois	É.-U.
NIPPONKOA[2]	Tokyo		Japon
PROTECTRICE	Indianapolis	Indiana	É.-U.
RELIANCE	Philadelphia	Pennsylvania	É.-U.
SAINT PAUL	Saint-Paul	Minnesota	É.-U.
SENTRY	Wisconsin	Wisconsin	É.-U.
TIG	Irving	Texas	É.-U.
TOKIO	Tokyo		Japon
TRAVELERS INDEMNITÉ[2]	Hartford	Connecticut	É.-U.
UTICA[2]	New Hartford	New York	É.-U.
YASUDA[2]	Tokyo		Japon
ZURICH	Zurich		Suisse

1 Les noms des assureurs sont inscrit sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se retrouvent dans le site Internet de l'IGIF et à la section 5 du *Rapport annuel sur les assurances* de l'IGIF.

2 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2000, même s'il possédait un permis pour le faire.

LISTE DES TABLEAUX

Page

TABLEAU 1
NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC 4

TABLEAU 2
VENTILATION DU NOMBRE ET DE LA PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC SELON LEUR CHARTE... 5

TABLEAU 3
PART DU MARCHÉ QUÉBÉCOIS DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES EN POURCENTAGE DES PRIMES SOUSCRITES..... 6

TABLEAU 4
ÂGE MOYEN DES VÉHICULES EN CIRCULATION, NOMBRE DE VOITURES DE TOURISME ET PRIMES SOUSCRITES EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC..... 10

TABLEAU 5
RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC 20